



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'autorité environnementale sur l'aménagement de l'échangeur n°7 sur la RN 346

Aménagement des accès au Grand Stade de l'Olympique Lyonnais
à Décines - Charpieu

n°Ae: 2011- 17

Avis établi lors de la séance du 13 avril 2011 - n°d'enregistrement : 007680-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 13 avril 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de l'échangeur n°7 sur la rocade Est de Lyon, nécessaire à la desserte du projet du Grand Stade de l'Olympique Lyonnais à Décines-Charpieu.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, Vestur, MM. Badré, Caffet, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouquès.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mmes Guerber Le Gall, Jaillet, MM. Barthod, Vernier.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis sur le projet d'aménagement de l'échangeur n°7 sur la rocade Est de Lyon, nécessaire à la desserte du projet du Grand Stade de l'Olympique Lyonnais à Décines-Charpieu, par courrier du préfet du Rhône en date du 21 février 2011, parvenu complet avec les dossiers nécessaires à l'Ae le 8 mars 2011.

Le dossier sur lequel porte le présent avis est le dossier intitulé « Aménagement du complément de l'échangeur n° 7 sur la RN 346 », daté de décembre 2010, comportant un préambule et six parties A à F, l'étude d'impact constituant la partie E, comportant elle-même un préambule E0 et 5 chapitres numérotés E1 à E5, un glossaire et des annexes. Les références citées dans le présent avis renvoient à ce document (partie, chapitre et pagination dans le chapitre), dans sa version de décembre 2010.

L'Ae a consulté le préfet du Rhône, au titre de ses compétences en matière d'environnement, et l'Agence Régionale de la Santé, le 9 mars 2011.

Elle a pris en compte l'avis de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Rhône-Alpes en date du 30 mars 2011.

Sur le rapport de MM. Michel Badré, membre de l'Ae et Jean Plateau, chargé de mission au Commissariat général au développement durable, l'Ae a formulé l'avis suivant :

¹ Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

Le projet soumis à l'avis de l'Ae porte sur l'aménagement d'un complément à l'échangeur n°7 sur la RN 346 (rocade est de Lyon), dans le cadre de l'accessibilité du site du Montout, lieu d'implantation prévue du futur Grand Stade de Lyon.

Ce projet fait partie d'un programme² comportant la réalisation du Grand Stade lui-même (prévu pour 60 000 personnes) et ses aménagements annexes, ainsi qu'un « projet d'accessibilité au Grand Stade », comportant lui-même l'aménagement de deux accès nord et sud, la création d'un parking dit « des Panettes », le prolongement de la ligne de tramway T3, et l'aménagement de l'échangeur n°7 sur la RN 346 : cette opération, la seule à être réalisée sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, fait l'objet du présent avis de l'Ae alors que toutes les autres opérations du programme sont soumises à avis de l'autorité environnementale locale, de la compétence du préfet de région.

L'Ae salue la très grande clarté de la présentation faite dans le dossier en matière de procédures à réaliser, et d'articulation entre les opérations du programme. Les maîtres d'ouvrage, travaillant en coordination, ont à juste titre présenté une étude d'impact globale, déclinée ensuite pour chaque projet particulier.

A la lecture de l'étude d'impact, **les principales recommandations de l'Ae portent sur les points suivants :**

- **justifier le choix de l'emplacement retenu, dont la supériorité par rapport aux autres sites envisagés n'a pas été démontrée, faute d'analyse des critères relatifs à la préservation de la biodiversité et surtout à la facilité d'accès ;**
- **préciser, pour le site retenu, l'impact de conditions de trafic non optimales sur les conditions d'accès au stade :** les risques de congestion étendue les jours de manifestation sportive ou culturelle au stade apparaissent en effet élevés au vu des modélisations présentées. **L'Ae recommande la définition de variantes dans le programme d'accessibilité,** répondant à des situations dégradées (météorologie défavorable, incident sur la rocade est, etc.) ;
- **explicitier l'impact prévisible de la réalisation du programme Grand Stade sur l'urbanisation du « Vert »,** espace jusqu'à présent conservé comme élément de trame verte, et préciser les données relatives aux compensations réellement apportées au regard des impacts sur la biodiversité ;
- **reprendre le raisonnement et les calculs concernant l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances, et des avantages induits par le programme³,** les résultats annoncés notamment en matière d'émissions de gaz à effet de serre induites par le programme apparaissant mal fondés ;
- **présenter une synthèse en quelques pages du résumé non technique de l'ensemble du programme,** l'exhaustivité de ce document se traduisant par un volume peu compatible avec son appellation (une centaine de pages en format A3).

L'Ae a fait par ailleurs quelques observations particulières ou recommandations sur la préservation des espaces agricoles à proximité de l'échangeur, le bruit, le paysage, l'évaluation des incidences Natura 2000. Ces différents éléments sont exposés de façon plus précise dans l'avis détaillé.

*

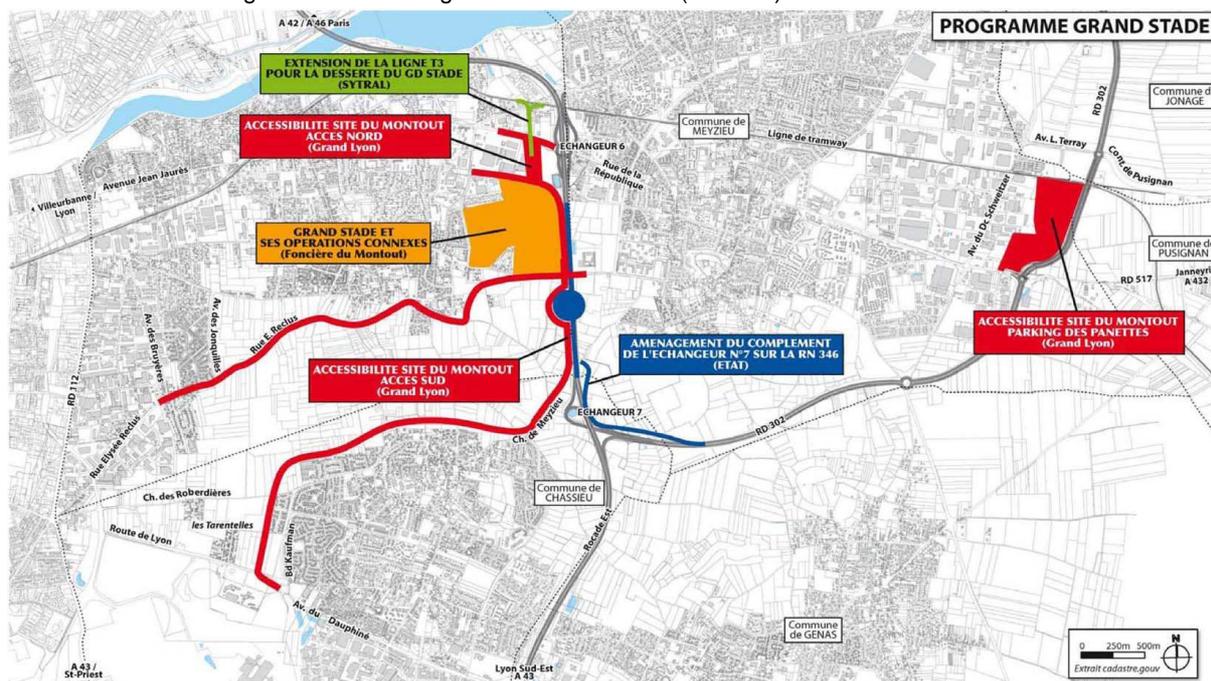
* *

2 Au sens de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement : opérations fonctionnellement liées, réalisées ici simultanément, et devant donc faire l'objet d'une étude d'impact unique

3 Article R.122-3 II 6° du code de l'environnement

nécessitant une assiette d'une cinquantaine d'hectares pour y implanter, outre le Grand Stade, deux hôtels ayant chacun une capacité d'environ 100 à 150 chambres et un centre de loisirs (espaces de restauration, de jeux pour enfants, d'activités sportives)

- différents aménagements annexes à la construction du stade : déplacements et réaménagements de bassins de rétention et d'infiltration des eaux, déplacement d'un poste et d'une canalisation de gaz, création d'un réseau d'adduction d'eau potable
- un « projet d'accessibilité au Grand Stade », comportant plusieurs opérations :
 - l'aménagement de l'accès sud depuis les parkings d'Eurexpo à Chassieu
 - l'aménagement de l'accès nord
 - la création d'un parking de 4 000 places dit « des Panettes » sur les communes de Meyzieu et Pusignan
 - le prolongement du tramway T3 jusqu'au Grand Stade
 - l'aménagement de l'échangeur n°7 sur la rocade (RN 346)



Le programme Grand stade concerne différents maîtres d'ouvrages porteurs des opérations suivantes :

- opération « Grand Stade et ses opérations connexes » sous maîtrise d'ouvrage de la Société Foncière du Montout (filiale du Groupe Olympique Lyonnais) ;
- opérations « extension de la ligne de tramway T3 pour la desserte du Grand Stade » sous maîtrise d'ouvrage du Syndicat des Transports de l'agglomération lyonnaise (Sytral) ;
- opération « aménagement du complément de l'échangeur n°7 » sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat ;
- opérations « accessibilité au site du Montout - Accès nord, accès sud et parking des Panettes » sous maîtrise d'ouvrage de la communauté urbaine de Lyon.

L'ensemble du programme est évalué dans le dossier à 617 M€, dont 455 M€ pour le grand stade et ses opérations connexes et 162 M€ pour l'accessibilité, la part de l'échangeur n°7 sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat é tant de 23,5 M€.

L'étude d'impact, conformément aux dispositions de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement, porte sur le programme dans sa totalité, les différents projets devant être réalisés simultanément. Une étude d'impact globale du programme est accompagnée de fascicules distincts propres à chaque projet.

1.2 Procédures

Le projet a fait l'objet entre 2007 et 2010 d'une concertation publique à l'initiative de l'Olympique Lyonnais, promoteur de l'opération. La Commission nationale du débat public (CNDP), saisie⁵ sur l'opportunité d'organiser un débat public, avait recommandé cette modalité de concertation, et a donné acte à l'Olympique Lyonnais des conditions de sa réalisation le 3 novembre 2010.

Les études préalables ont été conduites en parallèle. Afin de faciliter la compréhension des procédures par le public, les différents maîtres d'ouvrage ont choisi, à juste titre aux yeux de l'Ae, de mener simultanément toutes les enquêtes publiques nécessaires aux différentes procédures à conduire, à savoir :

- la révision du plan local d'urbanisme de la communauté urbaine de Lyon sur la commune de Décines-Charpieu,
- cinq déclarations d'utilité publique (DUP) pour travaux
 1. accessibilité site du Montout - accès sud – Chassieu Décines-Charpieu
 2. accessibilité site du Montout – parking des Panettes – Meyzieu
 3. **accessibilité site du Montout – aménagement du complément de l'échangeur n°7 sur la RN 346, objet du présent avis**
 4. accessibilité site du Montout – accès nord – Décines-Charpieu
 5. extension de la ligne de tramway T3
- deux dossiers « loi sur l'eau » :
 1. bassins versants du Montout et des Ruffinières
 2. Grand Stade et opérations connexes
- une enquête publique dite « Bouchardeau »⁶ pour le Grand Stade
- une demande d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), pour certains équipements du stade.

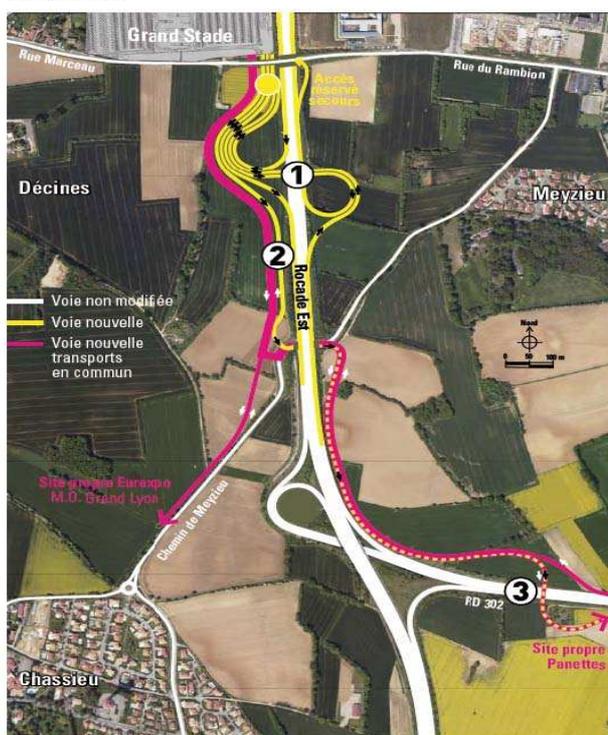
Le dossier décrit de façon claire et complète⁷ l'ensemble des procédures et leurs articulations. L'Ae n'a pas d'observations à formuler sur ce point.

Malgré l'unicité de l'étude d'impact, évoquée au § 1.1 ci-dessus, la multiplicité des maîtres d'ouvrage et des procédures conduit⁸ à recueillir l'avis d'autorités environnementales distinctes pour les différentes parties du dossier :

- l'Ae est compétente pour l'échangeur n°7, réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat,
- le préfet de département est compétent pour la modification du plan local d'urbanisme,
- le préfet de région est l'autorité environnementale compétente pour les autres projets.

Le présent avis porte sur l'étude d'impact constituée comme indiqué plus haut de l'étude d'impact générale du programme, et du fascicule propre au projet d'échangeur n°7.

PROPO N°3



5 conformément à l'article L.121-8 du code de l'environnement

6 Enquête publique prescrite par les articles L.123-1 et suivants du code de l'environnement pour certaines opérations susceptibles d'affecter l'environnement

7 Parties A, p 3 à 13

8 En application de l'article R.121-1-1 du code de l'environnement, et de l'article R.121-15 du code de l'urbanisme

1.3 Le projet d'aménagement de l'échangeur 7

Ce projet, objet du présent avis, ne se justifie que comme un élément du « projet d'accessibilité au Grand Stade » évoqué au § 1.1 ci-dessus, dans le cadre général du programme. Le site d'implantation de cet échangeur ne fait pas apparaître de sensibilité locale particulière : le principal enjeu local est la consommation d'espace, les enjeux accessoires étant constitués par la gestion des eaux de ruissellement et les impacts locaux des trafics. Sous réserve de ces points spécifiques à l'échangeur, l'analyse présentée ci-dessous porte sur les enjeux et impacts environnementaux du programme global.

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Etat initial

L'analyse de l'état initial est bien structurée et son niveau de détail adapté à un tel projet.

L'Ae relève, au vu de cet état des lieux, les principaux enjeux suivants :

- espace naturel / biodiversité : le projet de stade et ses équipements d'accès se situent principalement dans un espace naturel sensible (V-Vert – Branche Nord). Cet espace, non urbanisé, est une zone essentiellement agricole identifiée comme corridor écologique secondaire. La pression d'urbanisation y est forte et les surfaces agricoles y ont été réduites d'environ 10% depuis une vingtaine d'années.
- trafics : l'analyse des trafics routiers à proximité de l'équipement montre une forte congestion des infrastructures en semaine en fin d'après-midi ;
- eaux usées et inondation : une capacité insuffisante du réseau unitaire des eaux usées génère des risques d'inondation sur le site.

L'Ae observe que le projet est susceptible d'avoir des impacts notables sur ces enjeux par :

- les trafics qu'il est susceptible de générer lors de l'organisation d'un événement,
- la consommation d'espace, et l'accélération de l'urbanisation de la zone.

2.2 Justification des choix du programme, impacts, mesures d'évitement atténuation compensation

Conformément à l'article R122-3 du code de l'Environnement, l'étude d'impact présente les 9 localisations qui ont été envisagées et l'analyse qui a été conduite pour retenir le site de Décines. Un tableau d'analyse multicritère synthétise la démarche retenue (EII 1 – 48). Les sites ont été étudiés au regard des six critères suivants : superficie disponible, maîtrise foncière, accessibilité, contraintes et risques environnementaux, cohérence avec un document de planification (Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise) et cohérence avec les projets de l'agglomération.

L'Ae observe que le site de Décines a été retenu sur la base d'un tableau dans lequel 40% des critères ne sont pas renseignés (ces éléments sont renseignés en orange, ce qui correspond à la mention « solution à travailler »). L'Ae note plus particulièrement, au regard des principaux enjeux évoqués précédemment, que :

- 5 des 9 localisations envisagées sont « à travailler » pour le critère environnemental ;
- les 9 sites sont « à travailler » pour le critère accessibilité.

Par ailleurs, l'Ae s'étonne qu'au regard des enjeux identifiés dans l'état initial et des objectifs présentés dans les documents de planification (PDU, SCOT, DTA), les critères « contraintes et risques environnementaux » et « accessibilité » n'aient pas été désagrégés en critères plus précis : proximité à une desserte lourde en transport en commun, localisation dans des zones dédiées à l'urbanisation, par exemple.

2.2.1 Déplacements

L'analyse du dossier montre que la gestion de l'accessibilité lors d'un événement majeur (match de ligue des champions un soir en semaine) sera particulièrement complexe et potentiellement génératrice d'une situation de congestion globale

du réseau si les hypothèses retenues en faveur de la fluidité des trafics ne sont pas toutes vérifiées simultanément.

L'Ae note par ailleurs que plus de 70% des spectateurs se rendront au match en voiture compte tenu du schéma d'accessibilité du site. Seul l'acheminement des spectateurs sur les derniers kilomètres sera majoritairement réalisé en transport en commun.

Ces éléments ont conduit l'Ae à solliciter des précisions sur l'existence de « scénarios de substitution raisonnables » plus performants pour l'accessibilité. Tel que décrit aux rapporteurs, le raisonnement qui a été suivi par les maîtres d'ouvrage a été le suivant : une fois le site choisi et la provenance des spectateurs fournie par les études existantes, la capacité des réseaux de transport en commun étant considérée comme fixée, les maîtres d'ouvrage ont optimisé l'accès en voiture en étudiant plusieurs configurations de localisation des parkings. Cette démarche d'optimisation est très brièvement présentée page C1-52 du dossier d'étude d'impact de l'échangeur 7. **L'Ae recommande que cette présentation soit précisée et que le raisonnement global ayant conduit au schéma d'accessibilité retenu soit présenté dans le dossier.**

En outre l'Ae s'interroge sur :

- ***l'articulation des accès au stade avec le Plan de Déplacement Urbain (PDU)*** qui précise que l'usage des transports en commun et des modes doux pour la desserte d'un tel équipement est à privilégier.
- ***l'articulation entre le projet de complément d'échangeur 7 (pouvant s'apparenter pour l'Ae à un nouveau diffuseur intermédiaire sur la rocade) et certaines dispositions de la directive territoriale d'aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine de Lyon.*** La DTA prévoit que « les infrastructures de niveaux international, national et régional étant destinées à écouler le transit et le trafic d'échanges inter-cités ne doivent recevoir que les diffuseurs strictement nécessaires et non susceptibles d'affaiblir le niveau de service. Pour les infrastructures existantes au moment de l'approbation et à l'exception des diffuseurs ayant fait l'objet d'une décision ministérielle d'approbation à la date d'ouverture de l'enquête publique de la DTA (1er mars 2005), les créations de nouveaux diffuseurs ne sont pas autorisées par l'Etat sauf exception justifiée, notamment dans le cas où un Schéma de Cohérence Territoriale met en évidence l'intérêt d'un tel diffuseur dans une politique globale de transport favorable aux transports collectifs. Cette exception est subordonnée à des engagements stricts sur l'organisation et la maîtrise du développement, particulièrement dans le secteur directement sous influence du futur diffuseur, et à condition que des solutions alternatives au diffuseur aient été étudiées par les collectivités et le service de l'Etat, sans apporter de réponse satisfaisante. Pour les infrastructures de niveau d'agglomération, les créations de diffuseurs ne pourront être étudiées et donner lieu à une éventuelle autorisation que si l'intérêt du diffuseur est justifié dans le cadre d'une politique globale de transport favorable aux transports collectifs telle que spécifiée dans le PDU ».

Par ailleurs, ***l'Ae recommande de compléter le dossier sur les points suivants :***

- ***justifier les hypothèses retenues en matière de répartition modale et origine des supporters, et de nombre de supporters par voiture,*** compte tenu de l'importance de ces paramètres sur l'accessibilité et ses impacts sur l'environnement. Elle recommande de compléter cette analyse par une évaluation de la sensibilité des résultats aux variations de ces hypothèses ;
- ***étudier l'impact d'une situation dégradée sur les conditions d'acheminement*** (météo peu favorable ou incident sur les axes de circulation et d'acheminement des supporters) ;
- ***présenter différents scénarios d'évènements, dans un souci de meilleure information du public.*** Le dossier mentionne en effet que le scénario retenu est maximaliste (scénario d'un stade en configuration maximale c'est-à-dire lors d'un match de coupe d'Europe) et peu représentatif de la majorité des évènements qui auront lieu dans le stade. Le dossier pourrait donc également présenter et justifier ce que le maître d'ouvrage considère comme un scénario « moyen » et le nombre d'occurrences d'un tel scénario dans une année ;
- ***présenter quelques éléments d'appréciation des futurs « projets d'agglomérations » induits par le programme actuel, et de leurs impacts cumulés potentiels avec ce programme (notamment les trafics induits et leur compatibilité avec l'organisation d'évènements dans le Grand Stade).***

De nombreuses mesures de gestion des trafics sont proposées par les maîtres d'ouvrage. **L'Ae recommande de préciser leurs conditions de faisabilité et de quantifier leurs impacts**, leur bonne mise en œuvre semblant cruciale pour la bonne accessibilité du stade :

- **une méthode intéressante et innovante de gestion des trafics par la billetterie** (mode de transport et stationnement éventuel inclus dans la billetterie) est évoquée.
- **les mesures de gestion des trafics envisagées**, notamment les mesures encourageant le report de certains trafics sur les axes alternatifs ou les moyens humains estimés nécessaires pour optimiser et canaliser les accès aux sites (stades, parkings, transports en communs).

2.2.2 Espaces naturels et agricoles

Le site retenu se situe sur le V-Vert, ensemble hétérogène d'espaces naturels et agricoles. Cet espace a été défini en 1992 comme un « site d'intérêt paysager de l'agglomération lyonnaise » par le Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise qui le considère comme une enclave verte à protéger de l'urbanisation. Le site du projet et ses accès empiètent par ailleurs sur l'Espace Naturel Sensible (ENS) n°69 dit « V-Vert branche Nord », que le Conseil Général du Rhône identifie comme un « site stratégique ».

L'Ae regrette que le tableau d'analyse multicritères justifiant le choix du site retenu ne permette pas de comprendre comment l'intérêt particulier de ce site pour ses espaces naturels et agricoles a été pris en compte dans le processus de décision.

Le dossier d'étude d'impact présente le programme Grand Stade comme une mesure pour stopper l'urbanisation du V-Vert en créant des limites franches (notamment par les voies d'accès au stade) entre urbanisation et espaces naturels et agricoles (E.II 3 39). Cette assertion signifie a contrario que presque 100ha de zones non urbanisées, isolées du V-Vert du fait du projet, seront soumises à court ou moyen terme à l'urbanisation. **L'Ae recommande que le dossier explicite plus clairement l'impact de la réalisation du programme Grand Stade sur l'urbanisation du V-Vert. Elle s'interroge sur la présentation du programme comme une mesure participant à la préservation du V-Vert, alors que ce programme lui semble au contraire participer à la disparition progressive de cet espace naturel et agricole.**

Le programme Grand Stade empiète par ailleurs sur l'espace naturel sensible (ENS) n°69 dit « V-Vert branche Nord ». Les ENS⁹ sont des zones dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable. Les Conseils Généraux assurent leur protection, leur gestion et leur accès au public grâce à la perception de la Taxe départementale des espaces naturels sensibles (TDENS)¹⁰, taxe affectée à cet objet assise sur les opérations de construction. **L'Ae recommande que le dossier présente au moins de façon globale l'ensemble des actions financées par le Conseil Général du Rhône avec la TDENS sur l'ENS n°69, les impacts éventuels du programme Grand Stade sur le résultat de ces actions, et si nécessaire les mesures prises pour les compenser.**

Certaines mesures de réduction, évitement, compensation suscitent par ailleurs des observations de l'Ae.

La conservation d'une partie du bois du Montout (20%) est considéré comme une mesure de réduction des impacts du projet. **Le projet ne nécessitant pas la destruction de la totalité de ce boisement, la conservation de 20% du boisement ne peut être considérée comme une mesure de réduction d'impact.** Des mesures compensatoires aux destructions de boisements sont présentées et localisées. **L'Ae recommande que le dossier soit complété par le chiffrage exact des surfaces de boisement compensées et le ratio final de compensation obtenu**, une fois écartés les boisements qui ne peuvent entrer dans une logique d'équivalence écologique (arbres d'ornement, et bosquets). **Plus globalement, l'Ae recommande de compléter le dossier par un tableau de synthèse mettant en rapport les impacts directs et indirects du projet sur les milieux, le volume de compensation retenu et le ratio** ; par exemple, il n'est pas possible de mesurer l'effort de compensation pour les haies, les impacts sur les haies étant présentés en surface, tandis que l'effort de compensation est présenté en « linéaire de haies ».

Par ailleurs, le dossier présente des impacts sur des milieux ou habitats d'espèces comme peu significatifs au motif que ceux-ci ne sont impactés que sur 10% de leur superficie. Bien que ces milieux ne soient pas d'une grande valeur écologique, leur rareté due à leur localisation en milieu péri-urbain ne permet pas, selon l'Ae de considérer de tels impacts comme peu significatifs.

⁹ Articles L.142-1 à 12 du code de l'urbanisme

¹⁰ Intégrée à partir de 2011 dans la taxe générale d'aménagement

Natura 2000

Conformément à l'article L.414-4 du Code de l'environnement, le projet est soumis à évaluation d'incidence Natura 2000. Une section de l'étude d'impact intitulée « contexte Natura 2000 » identifie six sites à proximité du projet ; le chapitre conclut à l'absence de relation fonctionnelle entre la zone d'étude et chacun de ces sites.

Contrairement à ce qu'indique l'étude, la zone d'étude est en relation fonctionnelle avec le site FR8201785 « Pelouses, milieux alluviaux et aquatiques de l'Île de Miribel Jonage » par l'intermédiaire de la nappe fluvio-glaciaire.

L'Ae recommande, pour être en conformité avec la réglementation, que le chapitre soit intitulé « étude d'incidence Natura 2000 » et que pour chaque site Natura 2000, l'absence d'effet significatif dommageable du programme soit argumentée.

2.2.3 Eau, bruit, paysages, agriculture

Eau

Les mesures dues à l'opération Grand Stade devraient résorber les insuffisances de capacité du réseau unitaire des eaux usées. Les ouvrages d'écrêtement et d'infiltration sont dimensionnés pour des événements au moins trentennaux, les impacts d'événements pluviaux centennaux n'occasionnant pas de nuisances pour les terrains extérieurs au programme.

Le dossier analyse par ailleurs de façon détaillée la compatibilité du programme avec le SDAGE Rhône Méditerranée et le SAGE de l'Est Lyonnais, à l'exception du dossier relatif à l'extension du tramway T3.

L'intégration d'une portion de la rocade Est au dispositif d'assainissement du nouveau diffuseur est annoncée comme induisant une légère diminution des débits rejetés sur cette section de voie expresse.

Bruit

Des mesures de réduction acoustique sont prévues avec pour le grand stade la fermeture de la partie haute des gradins et diverses protections phoniques à la source, et pour les accès sud, des protections à la source et des protections de façade. Ces mesures apparaissent conformes à la réglementation.

L'Ae s'interroge néanmoins sur l'absence de protection acoustique pour un petit groupe d'habitations situé au Nord de la portion subsistante du chemin du Montout. Des mesures de protection devraient être prises s'il s'avérait que ces habitations n'ont pas été l'objet de la même attention que les autres habitations riveraines du programme.

L'Ae observe par ailleurs que l'étude d'impact met en évidence ce qui semble être un point noir bruit lié à la rocade Est (récepteurs R31 et R32). L'Ae recommande de résorber ce point noir.

Déblais

Le programme Grand stade générera 772 000 m³ de déblais et 123 600 m³ de remblais. L'Ae observe que l'ensemble de ces matériaux seront évacués par la route, générant avec les autres travaux des trafics de 200 à 350 camions/jours pendant 2 ans.

Paysage

Le Grand stade et ses aménagements formeront un élément marquant et structurant de l'Est Lyonnais, identifié comme tel. Le Grand stade a fait l'objet d'un travail architectural approfondi, bien présenté dans le dossier.

Toutefois, l'insertion de cet objet dans le paysage de l'Est Lyonnais ne semble pas avoir fait l'objet d'une réflexion à la mesure de l'enjeu et du travail architectural réalisé. Le dossier ne permet pas de comprendre en quoi l'analyse paysagère menée (quelque peu succincte par ailleurs) a nourri le projet. Les mesures paysagères proposées apparaissent comme une somme de mesures destinées à masquer des éléments du programme sans lien direct avec le contexte territorial. Ainsi, les mesures paysagères prévues au titre de l'échangeur (E II 3-148) proposent le renforcement du maillage bocager alors que celui-ci est inexistant dans le secteur de l'échangeur.

L'Ae recommande de compléter les réflexions menées dans le sens d'un travail de synthèse des mesures envisagées en les spatialisant dans un projet de paysage global.

Agriculture

Compte tenu des emprises consommées par le projet d'échangeur et plus globalement par le programme, le dossier évoque le recours possible à un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF). Toutefois, la pertinence d'un tel aménagement au regard de l'organisation agricole actuelle n'est pas analysée. Compte tenu de l'impact potentiel sur l'environnement d'un AFAF, ***L'Ae recommande de compléter le dossier par une première approche des impacts d'un éventuel AFAF, et les bases d'un dispositif d'encadrement à même de minimiser ses impacts sur l'environnement.***

2.3 Coûts collectifs

L'Ae a eu quelques difficultés à comprendre les développements relatifs à l'analyse des coûts collectifs et avantages induits du programme¹¹. En effet :

- l'analyse des gains (ou pertes éventuelles) de temps se limite, sans qu'on puisse comprendre pourquoi, à 3 itinéraires supposés significatifs en trafic moyen journalier, alors que c'est très probablement sur tout le réseau local en période de pointe et les jours d'évènements au stade que les incidences du projet seront significatives. L'analyse fait ainsi apparaître un gain annuel très faible (13 418€, curieusement donné avec 5 chiffres significatifs, alors que l'incertitude sur ce résultat apparaît extrêmement élevée). On peut légitimement douter, au vu de ce qui est dit plus haut sur les risques de congestion aux heures de pointe, que ce résultat soit valide. L'analyse du bilan des frais de fonctionnement justifie les mêmes remarques ;
- l'analyse des émissions de gaz à effet de serre, conduisant à un très léger gain d'émission (44t d'équivalent carbone par an, évaluées à 8 036 €) apparaît encore plus contestable : elle s'appuie en effet sur les mêmes bases de raisonnement que celle des gains de temps, sans introduire ni l'effet des évènements au stade (augmentation de trafic, et effets de congestion) ni l'amortissement des émissions de gaz à effet de serre pendant la période de réalisation du chantier. Ces émissions sont pourtant certainement très importantes, sauf si le projet architectural n'utilisait ni béton, ni charpentes métalliques, ni transports de matériaux un tant soit peu significatifs. Le fait, contre-intuitif, d'annoncer qu'un tel projet engendrera (toutes choses égales par ailleurs) une diminution des émissions d'équivalent carbone résulte donc très probablement d'une erreur de raisonnement.

L'Ae est tout à fait consciente des difficultés méthodologiques inhérentes à de telles évaluations. **Elle recommande de reprendre cette partie de l'étude, en faisant apparaître le caractère partiel des méthodes disponibles, et en corrigeant ou supprimant des résultats chiffrés dont la validité apparaît des plus contestables.**

2.4 résumé non technique

Le résumé non technique, très complet et détaillé, distinguant le résumé du programme et celui du projet d'échangeur 7, comporte une centaine de pages en format A3. **L'Ae recommande d'en faire une synthèse en quelques pages, permettant réellement au public de percevoir les enjeux du programme et du projet sans devoir lire la totalité du document.**

¹¹ Partie E, chapitre II, p EII 1 à 7